

ИМПЕРАТОРСКАЯ ЯХТА



ШТАНДАРТ

13

ПОСТРОЙ ЛЕГЕНДАРНЫЙ КОРАБЛЬ

При сотрудничестве с ФГБУ
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ МУЗЕЙ
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РФ



МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ

1:130



ISSN 2409-014X
9 772409 014773
0 001 3



2

**ПОД АНДРЕЕВСКИМ
ФЛАГОМ**

ПОКОРЕНИЕ СИБИРИ (ЧАСТЬ I).
СПОДВИЖНИКИ ПЕТРА I (ЧАСТЬ II)



8

**ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ЯХТЫ
«ДЖИПСИ
МОТ IV»**



11

**ИЗ ИСТОРИИ
МОРЕПЛАВАНИЯ
ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ
(ЧАСТЬ II)**

DEAGOSTINI



ИЗ ИСТОРИИ РУССКОГО ФЛОТА

Покорение Сибири

ЧАСТЬ I

Для современного человека слова «Россия» и «Сибирь» являются практически синонимами. Первую без второй представить невозможно. Но этот огромный и богатый край был присоединен к Московскому царству лишь в конце XVI века.

Во второй половине XVI в. большую роль в делах восточной части Московского царства играли купцы и солепромышленники Строгановы. Братья Григорий и Яков получили от царя Ивана IV огромные владения в Приуралье и полномочия на продвижение

за Камень (как тогда называли Уральские горы). Согласно царской грамоте Строгановым дозволялось держать собственное войско из «...охочих людей и остяков, и вогуличей, и югричей, и самоедь». Но в Западной Сибири существовало Сибирское ханство, правитель



© фотопом / Bridgeman



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

СИБИРСКОЕ ХАНСТВО

Сибирское ханство возникло на территории Западной Сибири в конце XV в. после распада Золотой Орды. Сибирское ханство при своих огромных размерах было малонаселенным и не располагало многочисленным войском, в 1555 г. оно признало себя вассалом Московского государства. Но после того, как в 1563 г. власть захватил хан Кучум, отношения с Москвой были прерваны, окончательный разрыв произошел в 1572 г., а затем начались серьезные набеги ханских отрядов на русские земли, в основном владения купцов и солепромышленников Строгановых. Коренное население Сибири относилось к власти хана с определенным недовольством, что особенно ярко проявилось в нежелании местных князьков и их отрядов воевать с русскими.

«Шаман» (набросок В. И. Сурикова). Сибирское ханство не было единым ни в этническом, ни в религиозном отношении. Хан и татары исповедовали ислам, местные же племена оставались язычниками.



© Diomedea

Ермак Тимофеевич на Иртыше (цветная литография по рисунку А. М. Васнецова). Покорение огромного Сибирского ханства трудно себе представить без использования стругов, составлявших основу казачьих речных флотилий.



Императорская яхта «Штандарт»

Еженедельное издание
Выпуск № 13, 2016

РОССИЯ
Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра
Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор:
А. Е. Жаркова
Главный редактор:
Д. О. Клинт
Старший редактор:
Н. М. Зварич

Издатель:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра
Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор:
А. Б. Якутов
Финансовый директор:
П. В. Быстрова
Операционный директор:
Е. Н. Прудникова
Менеджер по маркетингу:
М. В. Тихуч
Менеджер по продукту:
О. С. Кравцова

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru или обратитесь
по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150661, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Императорская яхта
«Штандарт». Пожалуйста, укажите
в письмах свои контактные данные
для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору в сфере
связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77 - 63890 от 09.12.2015 г.

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,
тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 275-87-87
(пн-пт, 9.00-21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Императорская яхта «Штандарт».

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «Казакхо-Германское предприятие
БУРДА-АПАТАУ ПРЕСС», Казахстан,
г. Алматы, ул. Зенкова, 22
(ул. ул. Гоголя), 7 этаж.
Тел.: +7 727 311 12 86
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 310 руб.
Розничная цена: 59 900 бел. руб., 990 тенге.

Неотъемлемой частью журнала являются
элементы для сборки модели.

ВНИМАНИЕ! Данный набор для
моделизма не является игрушкой
и не предназначен для детей до 14 лет.
Издатель оставляет за собой право изменять
розничную цену выпусков. Редакция
оставляет за собой право изменять
последовательность номеров и их
содержание. Соблюдите приведенные
в журнале указания. Производитель
оставляет за собой право в любое время
изменять последовательность и свойства
комплектующих деталей данной модели.
Представленные изображения модели
Императорская яхта «Штандарт» в
масштабе 1:130 и элементов для ее сборки
могут отличаться от реального внешнего
вида в продаже. Паруса в коллекции
даются в качестве дополнения и могут
быть использованы по желанию.

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500,
Украина, Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 100 000 экз.

Редакция благодарит сотрудников ФГБУ
«Центральный военно-морской музей»
Министерства обороны Российской
Федерации за помощь в подготовке журнала.

© 2016 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2409-014X

Данный знак информационной
продукции размещен в соответствии
с требованиями Федерального закона
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите
детей от информации, причиняющей
вред здоровью и развитию». Коллекция
для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым
требованиям установленным Техническим
регламентом Таможенного союза «О безопас-
ности продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 августа
2011 г. № 797.

Дата выхода в России: 12.04.2016



ИСТОРИЧЕСКАЯ ЛИЧНОСТЬ

ЕРМАК ТИМОФЕЕВИЧ

Дата и место рождения знаменитого атамана до настоящего времени не установлены. Предположительно, он родился в станице на Дону или в одном из поселений на Чусовой в интервале от 1631 по 1642 г. Имя Ермак, скорее всего, прозвище, образованное от Ермолая, Германа или Еремея (Ерёмы, как оно звучит в известном сериале). Не установлена и фамилия покорителя Сибири, а выдвигающиеся одними историками



предположения на сей счет успешно опровергаются другими. Первые достоверные сведения о жизни Ермака относятся к временам Ливонской войны, где он успешно командовал казачьим отрядом (вероятно, сотней) и не раз отличился в боях с поляками и литовцами, а по ряду источников, также с шведами и крымскими татарами. Известно, что Ермак обладал большой физической силой и был умелым военачальником.

которого хан Кучум не собирался пуścić чужаков в свои земли и даже организовал ряд набегов на принадлежащие русским территории.

В начале 1580-х гг. сын Якова, Максим Строганов, столкнувшись с активными действиями кучумовских отрядов и воинов местных племен, решил нанять большую казачью дружину. Ее командиром стал атаман Ермак Тимофеевич, не раз отличившийся в сражениях Ливонской войны. Кроме того, в Приуралье пришел с Волги отряд атамана Ивана Кольцо. Это были так называемые «воровские казаки», которые в нарушение царской воли напали на ногайцев и, в числе прочих «злодейств», ограбили направлявшееся в Москву ногайское посольство.

К лету 1582 г. (встречаются и другие даты, в том числе 1579 и 1581 г., но это маловероятно, поскольку Ермак в то время участвовал в боях на Западе, в частности в походе на Могилёв в 1581 г.) Строгановы собрали значительные силы. Казачий отряд насчитывал 540 опытных и умелых воинов, к которым присоединилось некоторое число собственно строгановских людей, включая проводников и толмачей. Для похода против «сибирского

салтана» была подготовлена большая речная флотилия. В ее состав входило несколько десятков судов, включая вооруженные пушками большие («добрые») струги. Считается, что дату начала похода, 1 сентября, выбрали исходя из особенностей местных рек.

Флотилия Ермака поднялась вверх по реке Чусовой, а затем по ее притоку Серебрянке. Далее по короткому 10-верстному волоку струги были перетащены на реку Баранчу, относящуюся уже к системе Тобола. Затем по сибирским рекам суда вышли в район современного Туринска, где был рассеян высланный навстречу русским отряд одного из местных феодалов. В бою сказалося превосходство хорошо вооруженных казаков над противником, не имевшим огнестрельного

оружия. Вслед за этим Ермак, одержав еще несколько побед над местными князьями и татарскими мурзами, двинулся к столице Сибирского ханства городу Кашлык.

Поскольку лучшая часть ханского войска во главе с сыном Кучума царевичем Алеем находилась в походе, для защиты столицы в дополнение к собственно татарским отрядам было собрано ополчение из местных племен. Общее командование хан доверил своему племяннику царевичу Маметкулу (Махмет-Кула). Решительное сражение произошло у Чувашева мыса на берегу Иртыша, недалеко от устья Тобола. Казаки нанесли поражение стоявшему у берега пешему отряду противника, а затем разбили и татарскую конницу. Хотя отряд Ермака уменьшился примерно на 100 человек, потери у Кучума оказались значительно больше, а оставшееся войско было полностью деморализовано. Местные воины – остяки и вогулы (ханты и манси) – отказались служить хану и разошлись по своим селениям. Кашлык казаки взяли еще до конца осени; Кучум бежал в Ишимскую степь.

Убедившись в силе пришельцев, остяки вскоре принесли Ермаку присягу и дань (рыбу и пушнину). Атаман принял посланцев «ласково» и отпустил их «с честью». Убедившись, что новые хозяева не собираются устраивать всеобщую резню, начали возвращаться на места постоянного обитания и другие жители Сибирского ханства, в том числе на верность

В. И. Суриков «Покорение Сибири Ермаком». Хотя непосредственно на реках сражений между казачьими флотилиями и силами хана Кучума не происходило, имевшиеся у Ермака многочисленные струги сыграли важнейшую роль в победе над врагом.





Ермаку присягнула и часть татар. В результате к концу года под властью атамана оказались большие территории по Тоболу и Иртышу. Но сил для удержания столь обширного края явно не хватало. К тому же Кучум отнюдь не собирался складывать оружие. В декабре Маметкул разгромил на Абалацком озере один из казачьих отрядов (правда, через несколько месяцев казаки взяли реванш, Маметкул попал в плен и был отправлен в Москву). И тогда казацкие атаманы во главе с Ермаком приняли решение отправить, в обход Строгановых, посольство к московскому царю.

Во главе посольства из 25 казаков был поставлен атаман Иван Черкасс (возможно, его настоящее имя Черкасс Александров Корсак). Известная версия о том, что к царю отправили «вора и злодея» Ивана Кольцо, серьезными историками считается лишь красивой легендой. Посольство везло в Москву богатые дары – трофеи и собранный ясак. Ермак и его соратники надеялись таким образом задобрить царя и не только получить прощение за прежние «лихие дела», но и убедить московские власти прислать в Сибирь людей и различные припасы.

Расчет казаков полностью оправдался: если до прибытия посольства в Москву там относились к походу в Сибирь с неодобрением, то после

ПИЩАЛЬ

Важнейшим преимуществом отрядов Ермака над войсками хана Кучума было наличие у казаков ручного огнестрельного оружия (судя по историческим документам, артиллерия, хотя несовершенная и немногочисленная, у татар в крепостях имелаась). Общее наименование огнестрельного оружия – пищаль; их легкие разновидности называли ручницами или самопалами, тяжелые – пушками. При всем несовершенстве пищалей они не только позволяли пробивать доспехи, но и оказывали большое моральное воздействие на воинов сибирских племен, ранее с подобным «ужасом» не сталкивавшихся. Впоследствии оказалось, что из всех населявших огромные

просторы о приеме «под цареву руку» завоеванных земель, подкрепленной пушминой и другими дарами, Иван Грозный сменил гнев на милость. Он распорядился содержать посольство за счет казны, одарить его участников деньгами и сукнами, действительно простил участникам покорения Сибири все прошлые «прегрешения». И главное, последовало указание отправить в мае 1583 г. в помощь отряду Ермака ратных людей во главе с князем Болховским. Кроме того, посольству позволялось набрать



пространства Сибири, Забайкалья и Приамурья не испытывали страха перед «огненным боем» только чукотские воины. Из числа противников русских в тех краях огнестрельным оружием располагали лишь китайцы (маньчжуры).

Фрагмент акварели А. Д. Кившенко «Покорение Сибири Ермаком». На нем воин с пищалью на двуногой подставке.

на обратной дороге еще «охотных людей». Самому Ермаку была послана царская грамота и подарена превосходная кольчуга.

По Руси начали быстро распространяться слухи о богатой и вольной жизни «за Камнем», поэтому к казакам начали повсеместно примыкать так называемые «гулящие люди». В то время подобным образом именовали тех, кто не был приписан ни к какому сословию – беглых крестьян, скрывающихся от непосильных выплат должников, дезертиров, расстриг и даже «татей» (преступников). В самой Сибири Ермак продолжал принимать под свою руку все новые селения и племена, в основном без сопротивления или при самом незначительном противодействии. Примером дальнейших экспедиций может послужить поход отряда Богдана Брязги вниз по Иртышу. Казаки Брязги не только привели к покорности иртышских и приобских остяков, но и составили описание ранее неизвестных земель. Но борьба с ханом Кучумом еще не завершилась. ■

Ермак не надеялся удержать огромные сибирские территории силами своих казаков, а потому отправил посольство в Москву, к царю Ивану IV (Грозному). После некоторых сомнений московские власти решили принять новые земли «под государеву руку».





ЛЮДИ ФЛОТА

Сподвижники Петра I

ЧАСТЬ II

Немалую лепту, наряду с иностранцами, приглашенными в Россию, в создание регулярного военного флота внесли и русские люди, хотя многие из них до этого никогда не видели моря и кораблей.

Приступая к созданию «потешной» флотилии на Плещеевом озере, Пётр I щедро раздавал высокие чины и ответственные должности. Так будущий князь-кесарь, ближний боярин Ф. Ю. Ромодановский, абсолютно ничего не понимавший в морском деле, стал адмиралом, столь же неподготовленный И. Бутурлин – вице-адмиралом, а доблестный и грамотный шотландский офицер (одна беда, никогда ранее не служивший на флоте) П. Гордон – контр-адмиралом.

Когда пришла пора назначать людей на командные должности уже настоящего флота, создающегося для противостояния Османской империи на Азовском море, то первоначально такую должность занял Ф. Лефорт, тоже не обремененный знаниями в части навигации и морской тактики, зато безусловно надежный и на редкость энергичный. После его смерти командование флотом царь доверил Фёдору Алексеевичу Головину, получившему в 1699 г. чин генерал-адмирала. Этот несомненно выдающийся деятель Петровской эпохи для создания в России регулярного флота сделал много полезного, но и он не обладал

никакими познаниями в морском деле. Фактически всем при Головине заправлял голландец Крюйс. После начала Северной войны Головин сосредоточил усилия на проблемах внешней политики и делами флота уже не занимался.

Из «природных русских» наиболее авторитетным морским начальником времен Петра I заслуженно считается Фёдор Матвеевич Апраксин (1661–1728 гг.). Он происходил из знатного рода, его сестра Марфа Матвеевна была второй женой царя Фёдора Алексеевича. Апраксин состоял при Петре I еще во времена фактической ссылки «царя-отрока» в Преображенское, начав военную службу в «потешных» полках. Он безоговорочно поддерживал царя в самых различных начинаниях.

Впервые с морским делом будущий адмирал познакомился еще при обнаружении знаменитого ботика («Дедушки русского флота»), затем совершенствовался на Плещеевом озере. Во время поездки вместе с царем в Архангельск в 1693 г. Апраксин получил ответственное задание: наблюдать за постройкой на Соломбальской верфи корабля европейского типа. Более

© Diomedea



Портрет графа генерал-адмирала российского флота и одного из ближайших сподвижников Петра I Фёдора Матвеевича Апраксина (работа неизвестного российского автора середины XIX в.).

того, он был назначен архангельским воеводой.

После Азовских походов, когда постройка кораблей приобрела большой размах, выяснилось, что одного царского слова для создания



ПРАВЯЩИЙ КЛАСС

ЦАРИЦА НАТАЛЬЯ

Царица Наталья Кирилловна (урожденная Нарышкина; 1651–1694 гг.) – вторая жена царя Алексея Михайловича. Выдана замуж в 19 лет, кроме Петра у царской четы было еще двое детей – Наталья (1673–1716 гг.) и Феодора (1674–1678 гг.). Овдовев, Наталья Кирилловна была удалена от двора; известно о ее вражде с пришедшей к власти в 1682 г. царевной Софьей. После свержения правительницы Наталья Кирилловна и ее брат Лев Кириллович фактически оказались во главе страны, поскольку Пётр I



Царица Наталья Кирилловна (урожденная Нарышкина), мать Петра I.

в начале 1690-х гг. государственными делами попросту не интересовался, а «старшему царю» Ивану V заниматься чем-либо всерьез не позволяло здоровье. К увлечению Петра флотом царица относилась, мягко говоря, без восторга. Однако деньги на создание флотилии на Плещеевом озере и на постройку первых кораблей для Белого моря выделила.

© Grafika.ru



© Diomedea

«Гангутское сражение 27 июля 1714 г.» (гравюра А. Ф. Зубова, выполненная в 1715 г.). Во время этой «баталии преславной» российским флотом командовал генерал-адмирал Ф. М. Апраксин.



флота недостаточно. На верфях процветало воровство, недобросовестные подрядчики поставляли негодные материалы, многое делалось плохо и неправильно из-за отсутствия должного числа квалифицированных работников. Попытки Крюкса навести хотя бы элементарный порядок не всегда давали нужный

эффект. Многие корабли воронежской постройки просто нельзя было выпустить в плавание даже по рекам.

И в начале 1700 г. царь отстранил за взяточничество и различные злоупотребления возглавлявшего Адмиралтейский приказ Протасьева вместе с помощниками и назначил на его должность Апраксина. Также

в отдельных случаях Фёдор Матвеевич получал права морского начальника – ему подчинялись и капитаны, и вице-адмирал Крюкс. Стал Апраксин и азовским воеводой. Его деятельность на южных рубежах, особенно превращение Таганрога в крепость и базу флота, Пётр I оценил очень высоко. В начале 1707 г. он пожаловал своему верному помощнику чин адмирала указом: «Адмиралтейца Федора Матвеевича Апраксина во всех его государевых указах и приказных делах писать Адмиралом и Президентом Адмиралтейства».

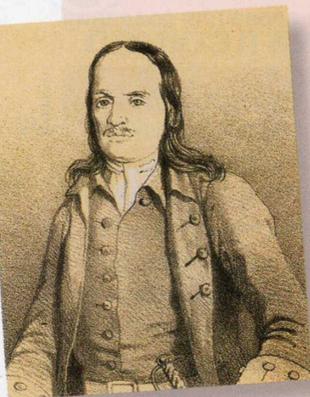
Новоиспеченный адмирал в дополнение ко многим другим обязанностям стал командующим Балтийским флотом, главой Военного морского приказа, руководил деятельностью Навигацкой школы. В 1707 г. он впервые вышел на корабле в Балтийское море, а в следующем году успешно руководил отражением попытки шведов взять Санкт-Петербург. В 1709 г. Апраксин стал генерал-адмиралом и третьим в России (после Меншикова и Шереметева) был возведен в графское достоинство.

1710 г. принес Апраксину славу победителя Выборга – сильная



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

ПОТЕШНЫЕ ПОЛКИ



В 1682 г. для «потехи воинской» юного царя Петра (никакой реальной власти не имевшего) был из его сверстников сформирован так называемый Петров полк численностью

в несколько десятков человек. Но уже в следующем году Пётр начал создавать более серьезное войско, куда стали записываться солдатами охотники (т. е.

добровольцы). Это были вполне взрослые люди, а первым из них стал дворцовый конюх (возможно – стряпчий) Сергей Бухвостов. Постепенно потешные полки превратились во вполне серьезную силу и получили наименования Преображенского и Семёновского – по названиям дворцовых сел. В 1700 г. «потешным» был присвоен статус первых в русской армии гвардейских полков. Многие ближайшие соратники Петра I, в том числе и участники создания флота, начинали свою службу именно в потешных войсках.

Первый преображенский солдат Сергей Леонтьев, сын Бухвостова (литография В. Ф. Тимма, 1851 г.).

© Grafika.ru



ИМПЕРАТРИЦА ЕКАТЕРИНА

Второй женой Петра I стала Марта Скавронская (1684–1727 гг.) – «чухонская полонянка»; ее национальность и место рождения достоверно не установлены. В начале Северной войны Марту выдали замуж за шведского драгуна Крузе, который, как считается, пропал без вести (возможно, погиб в 1705 г.). В плен она попала в Мариенбурге и, согласно полуофициальной истории, стала сначала любовницей Шереметева, а затем – Меншикова, в доме которого и заметил ее царь. В 1712 г. Марта, ставшая в православии Екатериной Алексеевной Михайловой, сочеталась с Петром I законным браком, став последней русской царицей (поскольку после Северной войны страна официально стала империей). Известно,



«Императрица Екатерина Алексеевна просит Петра I капитулировать перед турками» (французская гравюра).

что во время неудачного Прутского похода находившаяся при армии Екатерина держалась очень достойно и завоевала уважение его уцелевших участников. После смерти Петра I его сподвижники (Меншиков, Апраксин и другие) при поддержке гвардии возвели Екатерину на престол.

шведская крепость капитулировала после осады, продолжавшейся менее трех месяцев, и орден Андрея Первозванного. В начавшейся в следующем году неудачной войне с Турцией генерал-адмирал активного участия не принимал, а после заключения мира выполнил печальную обязанность: руководил уничтожением азовских и таганрогских укреплений. Теперь все усилия Петра были сосредоточены на борьбе со Швецией, и Апраксину довелось немало повоевать в водах Балтики. Именно генерал-адмирал (несмотря на присутствие царя) командовал галерным флотом, нанесшим шведам первое ощутимое поражение на море. Это произошло 27 июля (7 августа) 1714 г. в финских водах, у Гангута.

И в дальнейшем, вплоть до конца Северной войны, Апраксин действовал весьма успешно. Довелось ему принять участие и в суде над царевичем Алексеем. А во время Персидского похода 1722 г. Фёдор Матвеевич успешно возглавлял русские морские силы на Каспии. После смерти Петра I влияние Апраксина на вступившую на престол Екатерину I оставалось значительным,

но флот в это время начал постепенно приходить в упадок – сказывалась жесточайшая нехватка денег. Во времена Петра II генерал-адмирал был вынужден вслед за двором перебраться в Москву, где и умер в ноябре 1728 г. Детей у него не было, и перед смертью он дал вольную своим крестьянам.

Имел высокие военно-морские чины и ближайший друг и соратник Петра I легендарный Алексашка – Александр Данилович Меншиков. Он родился в Москве в 1673 г. в небогатой и неродовитой семье, по преданию торговал пирогами вразнос, за сметку и веселый нрав был взят в услужение Лефортом, в доме которого и познакомился с Петром. Так или иначе, но Меншиков в 14 лет стал денщиком царя, с которым участвовал буквально во всех предприятиях (а заодно в бесчинствах и гулянках молодого Петра). По мере сил и возможностей он занимался и созданием флота, получив в 1699 г. звание корабельного подмастерья.

Портрет светлейшего князя Александра Даниловича Меншикова – генералиссимуса, адмирала, князя Священной Римской империи и герцога Ижорского (работа неизвестного художника XVIII в.).

Во время Северной войны Меншиков отличился не раз, проявляя и огромную личную храбрость, и «зело изрядные» полководческие способности. Довелось ему проявить лихость и отвагу не только на суше, но и в бою с вражескими кораблями. Это случилось в мае 1703 г., когда шведские шнява и галиот зашли в устье Невы, берега которой уже были заняты русскими войсками. На abordаж посаженных в лодки солдат повели Пётр I и Меншиков, корабли удалось захватить. Обрадованный победой царь наградил Данилыча орденом Андрея Первозванного.

Вообще, Меншиков собрал массу всевозможных наград и титулов. Правда, в последние годы жизни Петра жадность и мздоимство едва не погубили фаворита, так как у монарха просто иссякло терпение. Однако при Екатерине I Меншиков стал фактическим правителем империи (получил он и чин адмирала). Но при Петре II Александр Данилович проиграл борьбу за власть другим фаворитам, Долгоруковым, и вместе с семьей был отправлен в ссылку в Березов, где и умер в ноябре 1729 г. ■





ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

«Джипси Мот IV»

Среди многочисленных кораблей и судов-памятников в Великобритании в настоящее время сохраняется небольшая яхта «Джипси Мот IV». На ней в 1966–1967 гг. свое одиночное кругосветное плавание совершил Ф. Чичестер.

Френсис Чичестер родился 17 сентября 1901 г. в Англии, в графстве Девон. Он по возрасту не смог принять участие в Первой мировой войне, а вскоре после ее окончания перебрался в Новую Зеландию. Там он перепробовал множество занятий, а в конце 1920-х гг. всерьез увлекся авиацией. Выучившись на пилота, Чичестер отправился на родину, где приобрел маленький одномоторный биплан «Джипси Мот», на котором отправился обратно в Южное полушарие. Перелет оказался очень непростым, так как купленный гидросамолет не слишком хорошо подходил для столь протяженной трассы. Однако главная причина отказа Чичестера

от покорения шестого океана крылась далеко не в этом. Дело в том, что в небе Японии он потерпел катастрофу – гидроплан столкнулся с проводами, о которых пилота никто не предупредил. Японцы буквально вернули авиатора с того света...

В дальнейшем он вернулся в Англию и в годы Второй мировой войны служил в Министерстве авиации и инструктором в летной школе, а после 1945 г. успешно занялся бизнесом. В начале 1950-х гг. Чичестер, с одобрения своей супруги Шейлы, приобрел свою первую яхту, которую в память о славном маленьком биплане переименовал из «Флоренс Эдит» в «Джипси Мот II». Вступив в Королевский клуб океанских

Британская яхта «Джипси Мот IV» под всеми парусами во время кругосветного плавания, которое Френсис Чичестер совершил в 1966–1967 гг. (фотография сделана в 1967 г.)



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ



«МОТ» ФИРМЫ «ДЕ ХЭВИЛЛЕНД»

В середине 1920-х гг. известная британская авиастроительная фирма «Де Хэвилленд» разработала одномоторный учебно-тренировочный и спортивный биплан, получивший обозначение DH.60 и фирменное название «Мот» (англ. *Moth* – «мотылек»). Вскоре началось серийное производство машины, сразу ставшей популярной во многих странах как у гражданских, так и у военных пилотов. За несколько лет фирма создала множество модификаций самолета, в основном отличавшихся типом и мощностью двигателя. Биплан, принадлежавший Ф. Чичестеру, был оснащен мотором «Джипси», а потому относился к типу «Джипси Мот». Самолеты могли комплектоваться колесным шасси или поплавками для посадки на воду. Всего компанией «Де Хэвилленд» и по лицензиям было построено несколько сот «Мотыльков». Мотор «Джипси» имел мощность 100 л.с. и позволял самолету с взлетной массой до 750 кг развивать скорость 164 км/ч.

Биплан фирмы «Де Хэвилленд» «Джипси Мот», на котором Ф. Чичестер совершил сверхдальний перелет в 1930 г.

© Diomedia

© Diomedia





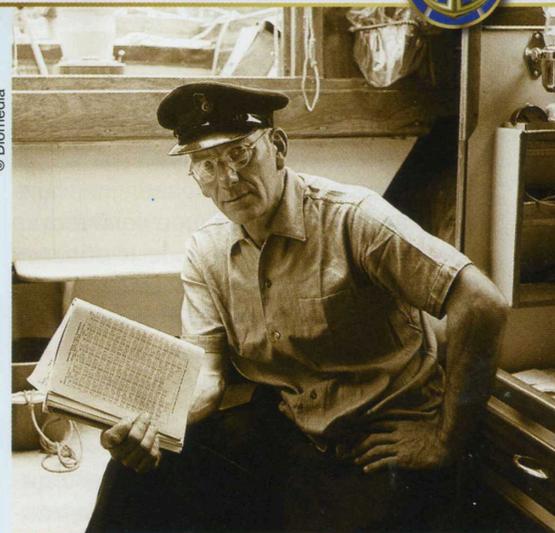
гонки, он принял участие в нескольких гонках, причем без особого успеха. Одновременно новоиспеченный яхтсмен обдумывал планы совершить трансатлантический переход и одиночное кругосветное плавание, для чего требовалось более совершенное судно.

Им стала «Джипси Мот III», общей длиной 12,08 м (длина по ватерлинии – 8,5 м). Но прежде чем Чичестер был готов отправиться в дальние плавания, ему пришлось сразиться со смертельной болезнью. В 1957 г. у него диагностировали рак легкого. Сам он вспоминал: «Выйдя из дому, я зашел в Королевский клуб, чтобы выпить на прощание... я чувствовал себя обреченным, заранее заточенным в некое тесное пространство, откуда нет пути назад». Однако случилось чудо – организм поборол недуг, причем удалось даже обойтись без операции.

В 1960 г. Чичестер, еще не до конца оправившийся от болезни, на «Джипси Мот III» принял участие в Трансатлантической гонке одиночек. Пройдя 4004 мили за 40 дней и 12,5 часа, он одержал победу! После этого яхтсмен решил основательно улучшить свой результат

и пройти из Плимута до Нью-Йорка за 30 дней. Но предпринятая в 1962 г. попытка оказалась не совсем удачной. Прежний показатель удалось превзойти «всего» на 7 суток. Затем последовала Трансатлантическая гонка одиночек 1964 г., победу в которой одержал француз Эрик Табарли. Патриотично настроенные британцы восприняли эту неудачу болезненно. А поскольку Чичестер ранее заявил о намерении совершить одиночное кругосветное плавание, по предложению лорда Далвертона были собраны средства на постройку для Чичестера новой яхты. Она получила название «Джипси Мот IV».

Проектировали судно опытные специалисты Джон Иллингворт и Ангус Примроуз, а постройку вела известная английская яхтенная верфь «Кампер энд Никольсонс» в Госпорте. Закладка «Джипси Мот» состоялась в декабре 1964 г., а спуск на воду – в марте 1966 г. Торжественная церемония была подпорчена тем, что у Шейлы не получилось с первого раза разбить о борт традиционную бутылку шампанского. Многие сочли это недобрый предзнаменованием. Различные



Френсис Чичестер на борту яхты «Джипси Мот III» в 1960 г. во время подготовки к первой Трансатлантической гонке одиночек.

компании хорошо снабдили «Джипси Мот IV» различным оборудованием и припасами. Формально, кстати, судно Чичестеру и не принадлежало, а было сдано ему в аренду – за символическую плату в 1 шиллинг. После спуска на воду выяснилось, что яхта недостаточно устойчива, и пришлось принимать дополнительный балласт.

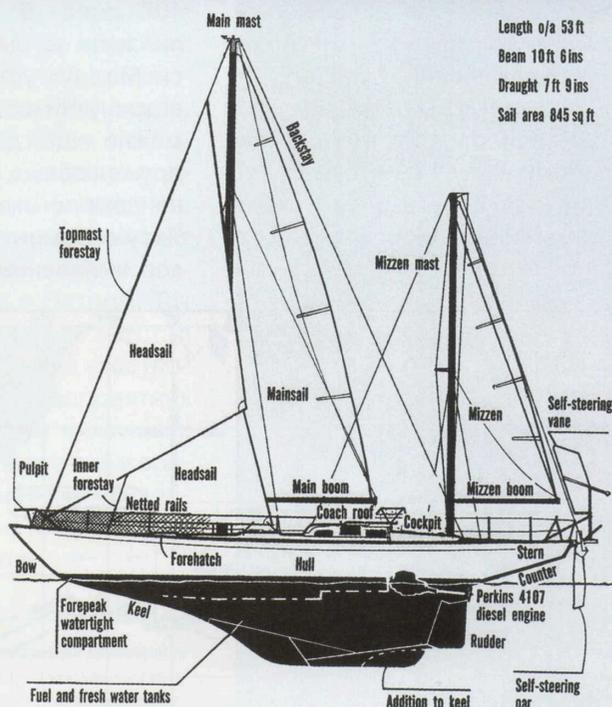
«Джипси Мот IV» оказалась несколько больше, чем рассчитывал Чичестер, а управление яхтой при



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Название	«ДЖИПСИ МОТ IV»
Год начала постройки	1964
Год спуска на воду	1965
Год вступления в строй	1966
Место постройки	Портсмут, Госпорт
Водоизмещение	10,4 т
Длина по ватерлинии	11,73 м
Длина наибольшая	16,18 м
Ширина	3,20 м
Осадка	2,87 м
Тип парусного вооружения	Бермудский кэч
Площадь парусов нормальная	79,3 кв. м
Площадь парусов наибольшая	140,0 кв. м
Экипаж	1–4 человека

Схема яхты «Джипси Мот IV», построенной для одиночного кругосветного плавания Френсиса Чичестера фирмой «Кампер энд Никольсонс» в Госпорте.



Length o/a 53 ft
Beam 10 ft 6 ins
Draught 7 ft 9 ins
Sail area 845 sq ft



сильном ветре требовало значительных усилий. Зато в дальнем плавании увеличенные размеры и водоизмещение позволяли принимать на борт большее количество всевозможных припасов и обеспечивали достаточно комфортные условия обитания. Имелся на яхте и маломощный вспомогательный «движок», но свое знаменитое плавание она совершила исключительно под парусами.

Кругосветное плавание в одиночку практически одновременно с Чичестером намеревался совершить и другой британский яхтсмен – 52-летний Алек Роуз. Он вышел из Портсмута 7 августа 1966 г., но ему не повезло: после нескольких поломок и аварий Роуз решил отказаться от своей задумки.

«Джипси Мот IV» покинула Плимут 27 августа. Чичестер изначально планировал лишь один заход в порт – австралийский Сидней и неукоснительно придерживался этого плана. Через неделю яхта прошла мимо Мадейры, после чего надолго оказалась вдали от берегов. В Атлантике Чичестер отметил свое 65-летие.

Трудности преследовали яхтсмена на протяжении всего плавания. Уже в самом начале он попал в сильный шторм, не раз погода «издевалась» над ним и в дальнейшем. Не так просто оказалось и управлять «переразмеренной» яхтой, что выявилось только в открытом океане. Сам Чичестер не без сарказма отметил: «Когда-то я думал, что плавание под парусами не принесет пользы моему здоровью, так как не обеспечит достаточных нагрузок



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

СВЕРХДАЛЬНИЕ ПЕРЕЛЕТЫ

На самолетах фирмы «Де Хэвилленд» в разное время было совершено немало дальних и даже сверхдальних перелетов. Даже совсем небольшие «Моты» не раз отличались, преодолевая десятки тысяч километров. Например, в 1930 г. британская летчица Эмми Дженсон на «Джипси Мот» в одиночку совершила перелет из Англии в Австралию, преодолев за 19 дней 17 700 км. Спустя четыре года это достижение на аналогичной машине превзошла летчица Джин Баттен. У нее перелет из Англии в Австралию занял менее 15 суток. Совершил перелет из Англии и Чичестер. В его воспоминаниях (перевод на русский язык называется «В пустыне волн и небес») немало места

и физического труда. Теперь это казалось мне довольно злой шуткой!» Но самой серьезной неприятностью, случившейся уже в Индийском океане, стал выход из строя автоматического рулевого устройства.

Выдержав в Басовом проливе очередной шторм, Чичестер прибыл в Сидней 12 декабря 1966 г., затратив на преодоление 13 100 миль 107 дней. В порту, куда прибыли жена и сын яхтсмена, «Джипси Мот IV» устроили очень теплую встречу. Чичестер отметил: «Вряд ли можно еще где-нибудь найти таких дружелюбных, скорых и щедрых на помощь людей, как сиднейцы». Яхту отремонтировали и устранили все выявленные недостатки, после



© Diomedea

уделено описанию приключений и происшествий, борьбе с трудностями и превращению обычного самолета в гидроплан. Но следующая дальняя экспедиция едва не стала для Чичестера роковой: в Японии его самолет столкнулся с проводами и пилот лишь чудом остался жив.

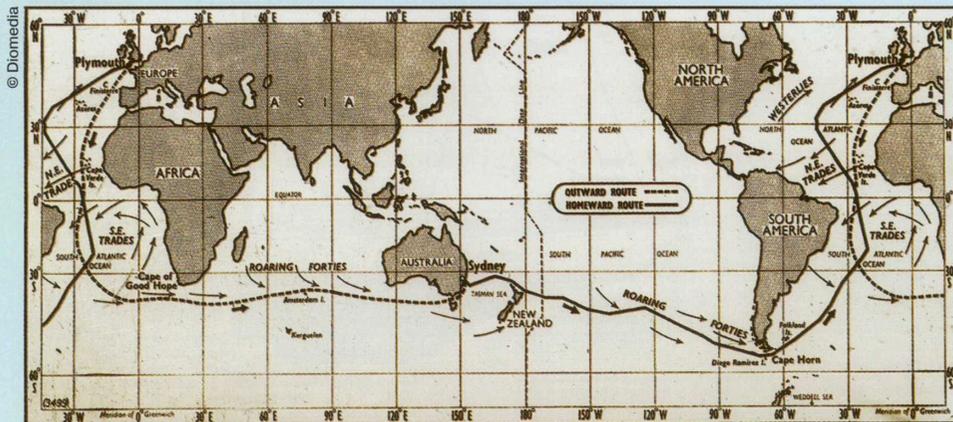
Один из героев сверхдальних перелетов – Ф. Чичестер у своего гидроплана «Джипси Мот».

чего 29 января 1967 г. плавание было продолжено.

Уже 30-го числа «Джипси Мот IV» едва не погибла – неожиданный порыв ветра развернул ее лагом к волне и почти положил на борт. В корпус попала вода, и еще неделю Чичестер приводил все в порядок. Но несмотря на все трудности, он держал курс на мыс Горн. «Губитель кораблей» отнесся к яхте почти по-доброму: ее лишь изредка трепали налетавшие шквалы. А плавание через Атлантику после перенесенных трудностей казалось почти отдыхом...

«Джипси Мот», под гром салюта пушек кораблей Королевского флота, вошла в Плимут 28 мая 1967 г. «Кругосветка» под парусом заняла 9 месяцев и 1 день. За 226 ходовых суток было пройдено 29 630 миль. О отважного яхтсмена королева Елизавета II в июле возвела в рыцари, причем в церемонии использовался тот же клинок, что и некогда при посвящении Френсиса Дрейка. Сэр Френсис Чичестер умер на берегу. Это произошло 26 августа 1972 г. ■

Маршрут, которым вокруг света прошел на яхте «Джипси Мот IV» Френсис Чичестер во время своего одиночного плавания в 1966–1967 гг.



© Diomedea



Голубая лента Атлантики

ЧАСТЬ II

Для парохода, затратившего на переход через Атлантику минимальное время, С. Кунард учредил переходящий приз – вымпел голубого цвета.

«С ириус» вышел из Лондона 29 марта, зашел в Корк, а оттуда 4 апреля взял курс на Нью-Йорк. На подходах к берегам Америки уголь на судне все-таки закончился, но Робертс и его люди не сдались: в топку полетело, без преувеличения, все, что могло гореть: запасной рангоут, мебель, одна из двух мачт... Моряки так увлекли своей идеей пассажиров, что те тоже отдали часть горючего багажа. Согласно морской легенде, одна маленькая пассажирка даже отдала свою деревянную куклу. И энтузиасты своего добились: «Сириус», затративший на переход 18 суток 4 часа и 22 минуты, стал первым пароходом, пересекшим Атлантику исключительно под парами.

«Грейт Вестерн» показал себя намного лучшим ходоком и пересек Атлантику со средней скоростью 8,66 уз за 14 суток и 12 часов.

Но отыграть потерянное из-за аварии время ему так и не удалось, и он отстал от «Сириуса» всего на несколько часов. Однако этого хватило, чтобы первым пароходом, пересекшим Атлантику под парами, стал конкурент детища Брюнеля.

По мнению многих исследователей, именно с этой заочной гонки пароходов и началась борьба за почетный переходящий приз – Голубую ленту Атлантики, хотя учреждена была эта символическая награда лишь спустя несколько лет. Поощрять самый быстроходный лайнер-трансатлантик особым вымпелом первым предложил судовладелец Сэмюэл Кунард.

Кунард, сумевший заинтересовать своим проектом организации трансатлантических перевозок пассажиров и почты не только частных инвесторов, но и Адмиралтейство, оказался превосходным



© Diomedea



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

ПАРОХОД «СИРИУС»

Пароход, вошедший в историю благодаря своему переходу через Атлантику, никогда для этого не предназначался. Судно, построенное в Шотландии в 1837 г., намеревались использовать на сравнительно короткой линии Лондон – Корк. «Сириус» имел водоизмещение 1995 т, валовую вместимость 703 рег. т и длину 178 футов 4 дюйма. Паровая машина мощностью 500 индикаторных л.с. вращала два бортовых гребных колеса; максимальная скорость достигала 12 уз. Экипаж – 36 человек. Вернувшись в Британию после своего триумфального плавания через океан, «Сириус» в дальнейшем использовался только в европейских водах. В январе 1847 г. во время рейса Глазго – Корк пароход потерпел крушение у берегов Ирландии. При этом из 91 пассажира и члена экипажа погибло 20 человек.

Модель колесного парохода «Сириус».

организатором и психологом. Он буквально заражал людей своими идеями и энтузиазмом. Особенно ему повезло с выбором человека, который взял на себя создание механизмов для первых кунардовских лайнеров. Роберт Нэпир (Нейпир) оказался блестящим специалистом, к тому же увлеченным идеей пароходостроения. Поэтому он выполнял работу не только качественно, но и достаточно дешево. Известны его слова: «Я очень дешево уступил Кунарду паровые машины и сделал это умышленно».

Модель одного из четырех первых лайнеров компании «Бритиш энд Норт Америкен Ройял Мэйл Стим Пакед Компани» Сэмюэла Кунарда – парохода «Британния». Он же входил в число первых обладателей Голубой ленты Атлантики.



© Diomedea



В довершение всего идея организации регулярных трансатлантических рейсов пришлось по душе американцам. Власти Бостона не только отдали Кунарду с компаньонами право на перевозку почты, но и согласились бесплатно предоставить удобный причал и соответствующее оборудование.

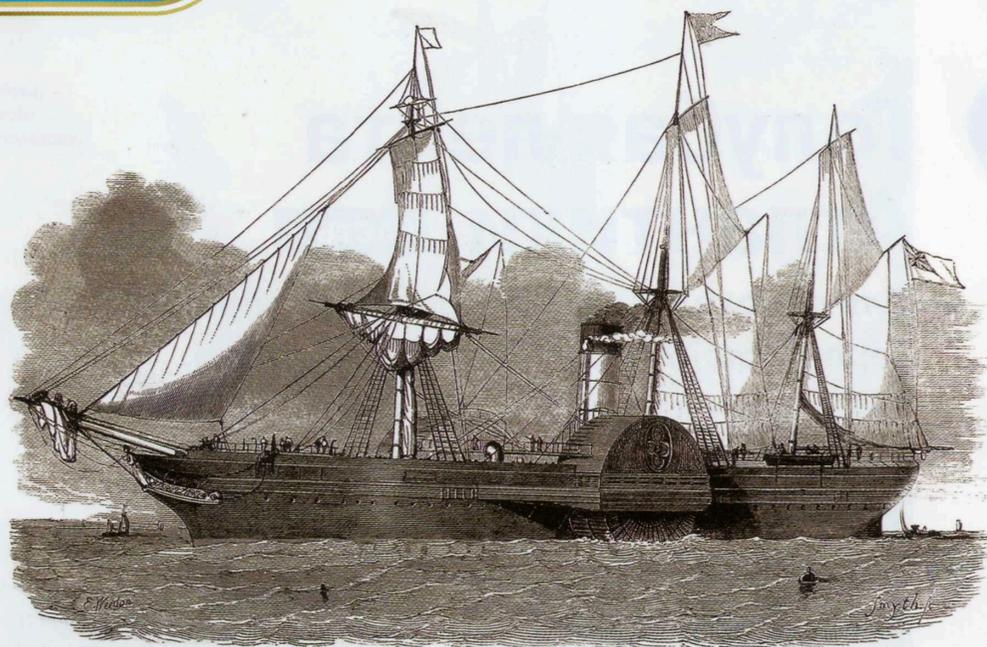
Кунард, Нэпир и другие участники проекта подсчитали, что для организации регулярных перевозок им потребуются три судна. Однако в дело вмешалось Адмиралтейство, в котором сочли, что судов нужно строить четыре. Свой «диктат» военные подкрепили солидными дотациями, а потому компаньонам осталось только с радостью принять это указание. В результате для учрежденной «Бритиш энд Норт Америкен Ройял Мэйл Стим Пакет Компани» сразу заказали четыре первоклассных лайнера, получившие названия «Британния», «Акадия», «Каледония» и «Коламбия». Суда имели деревянную обшивку, а движителями на них служили уже ставшие привычными гребные колеса (гребной винт оставался не совсем понятной и недооцененной новинкой). Зато построили их очень качественно.

К лету 1840 г. лучшим паролотом-трансатлантиком оставался «Грейт Вестерн», но 4 июля у него появился серьезный

конкурент. В 14 часов из Ливерпуля вышла и взяла курс к берегам Северной Америки «Британния». Командовавший судном Генри Вудграф получил от Кунарда строжайшее указание не рисковать в первом рейсе, а потому результат оказался не слишком впечатляющим – 14 суток 8 часов (с учетом стоянки в Галифаксе). Убедившись в достоинствах судна, Кунард и Вудграф на обратном переходе сочли возможным использовать машину на полную мощность. В результате океан удалось пересечь всего за 10 суток.

Из первой четверки кунардовских лайнеров не повезло только «Коламбии». 2 июля 1843 г. в густом тумане она выскочила на скалы недалеко от Галифакса. Хотя всех пассажиров и членов экипажа (а также всю почту) спасли, снять паролот с камней не удалось. Остальные суда прожили намного дольше, не раз улучшая время трансатлантических переходов. «Британния» и «Акадия» в 1849 г. были куплены Северогерманским Союзом и вошли в состав первого немецкого флота как «Барбаросса» и «Эрцгерцог Иоганн» соответственно. «Барбаросса», служивший под прусским и германским имперским флагами, в 1880 г. удостоился особой чести: списанный корабль не стали отправлять на слом, а использовали в качестве мишени для торпедных стрельб. «Каледония» тоже «надела мундир», став испанским кораблем в 1850 г.

К тому времени, когда «Британния» и ее сестершипы начали выполнять регулярные трансатлантические рейсы, своеобразные гонки через океан уже всерьез занимали «почтенную публику». Неудивительно, что один из кунардовских капитанов (Чарльз Джудкинс с «Коламбии») предложил учредить приз для быстреего из лайнеров. Кунард эту идею поддержал и ввел почетный вымпел голубого цвета



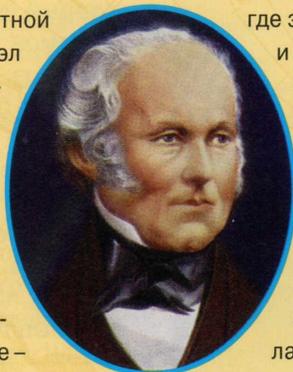
Гравюра, на которой изображен кунардовский колесный трансатлантик «Эйша» (Asia), ставший обладателем Голубой ленты Атлантики в 1850 г.



ИСТОРИЧЕСКАЯ ЛИЧНОСТЬ

СЭМЮЭЛ КУНАРД

Создатель всемирно известной судоходной компании Сэмюэл Кунард (1787–1865 гг.) родился в Канаде в семье небогатого колониста-плотника, впрочем впоследствии изрядно разбогатевшего. Сэмюэл был британским патриотом и во время войны 1812–1815 гг. с США волонтером поступил в армию, точнее – в галифакский милиционный полк, где дослужился до капитанского звания. В 1830-е гг. он перебрался в Англию,



где за счет собственных средств и привлечения компаньонов организовал фирму по перевозке пассажиров и почты через Атлантику. Деятельность компании получила полную поддержку со стороны британского правительства и Адмиралтейства, а в 1859 г. королева удостоила Кунарда титула баронета.

После смерти своего основателя компания официально получила его имя – «Кунард Лайн».



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

ИЗ ЛЕДОВОГО ПЛЕНА

Пароходы Кунарда пользовались большой популярностью и даже народной любовью по обе стороны Атлантики. Подтверждением этому послужит история, случившаяся с «Британией» в феврале 1844 г. Тогда полностью замерзла гавань Бостона и пароход не мог выйти в рейс своевременно. Однако горожане, совершенно добровольно и безвозмездно, вручную прорубили во льду канал длиной в 7 миль и шириной 30,5 м. Большие трудности доставляла уборка вырубленных ледяных блоков размерами 30,5 x 30,5 м. Поскольку лошадей для их вытаскивания из канала оказалось недостаточно, этой работой занялись сами бостонцы – для уборки каждого блока в него впрягалась команда



из 50 человек. Благодаря огромным усилиям американцев пароход ушел в трансатлантический рейс строго по расписанию.

Пароход «Британия» по рукотворному каналу выходит из замерзшего Бостонского порта в феврале 1844 г.

(в Англии такой же цвет имела лента ордена Подвязки). Переходящий приз получил название *Blue Riband of the North Atlantic*, в России же он известен как Голубая лента Атлантики. Первым обладателем выпела стала именно «Коламбия».

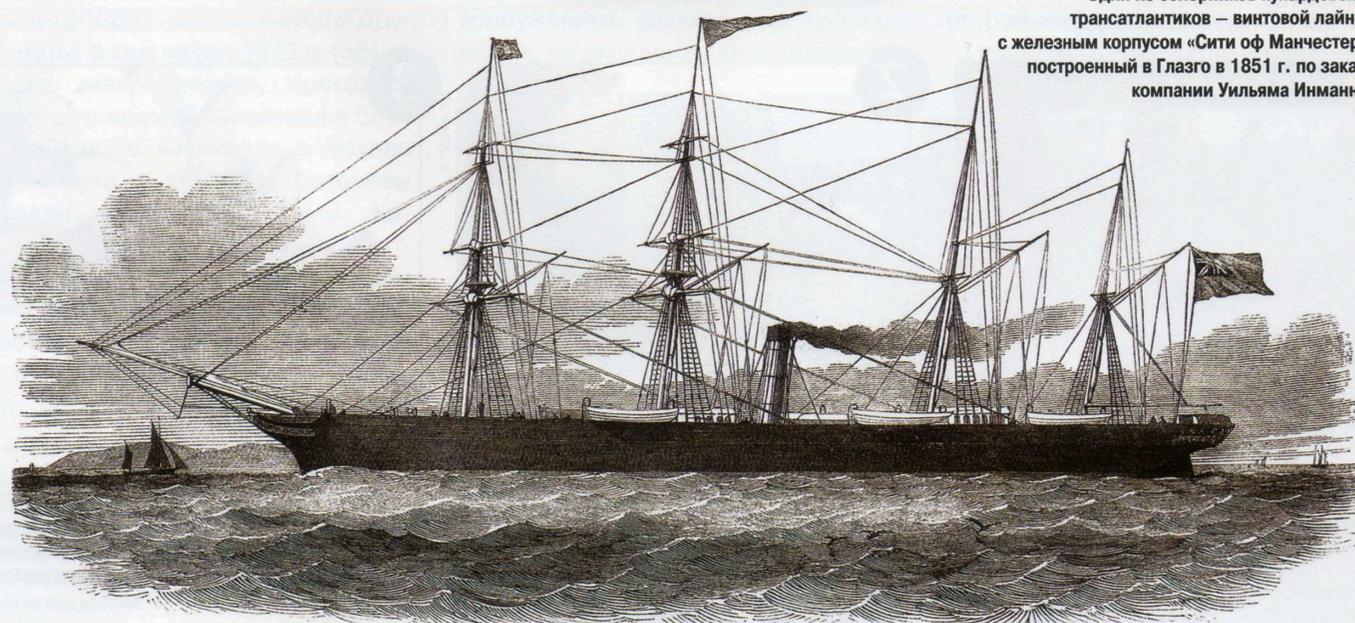
Кунард ввел для экипажей лайнеров-рекордсменов и материальное поощрение – офицерам и команде обладателя Голубой ленты полагались денежные премии. Для состоятельных пассажиров (а кунардовские пароходы перевозкой эмигрантов в то время не занимались) путешествие на таких трансатлантиках становилось особо престижным. И не приходится удивляться, что в конце XX в. историки подсчитали: средняя загрузка

обладателя почетного приза в несколько раз превосходила таковую у остальных лайнеров. В дальнейшем гонка за Голубой лентой не раз вынуждала капитанов идти на неоправданный риск и унесла немало жизней. Но компанию Кунарда это почти не коснулось: там ставили безопасность на первое место и гордились как высоким качеством постройки своих судов, так и отменной подготовкой всего личного состава.

В течение первого десятилетия своей деятельности Кунард легко переигрывал конкурентов, как за счет умелой организации, так и благодаря государственной поддержке. Его флот пополнялся новыми лайнерами – более

крупными, быстроходными и экономичными. В их числе значились такие рекордсмены, как «Хиберния», «Камбрия», «Америка», «Европа», «Эйша», «Африка» и т.д. Но все это были деревянные или композитные пароходы с бортовыми гребными колесами.

Тем временем на трансатлантические линии стали выходить конкуренты Кунарда – лайнеры американца Эдварда Коллинза и англичанина Уильяма Инманна, пароходы компании «Уайт Стар Лайн», суда различных французских и германских перевозчиков. Появились и представители нового поколения: винтовые пароходы с железными корпусами. Борьба становилась все более упорной. ■



Один из соперников кунардовских трансатлантиков – винтовой лайнер с железным корпусом «Сити оф Манчестер», построенный в Глазго в 1851 г. по заказу компании Уильяма Инманна.

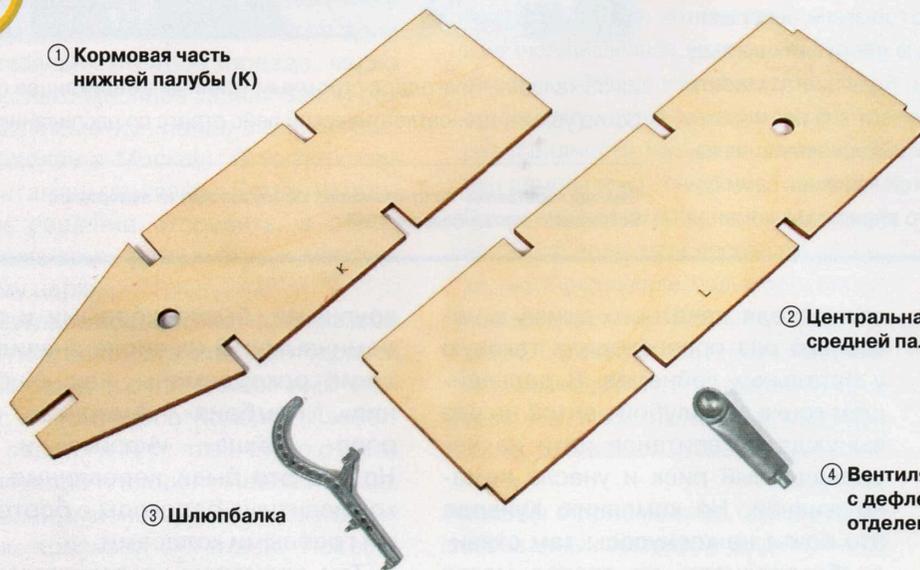


Кормовая часть нижней и центральная часть средней палубы, шлюпбалка и вентиляционная труба с дефлектором машинного отделения

13

ДЕТАЛИ, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ДАННОМУ ВЫПУСКУ

① Кормовая часть нижней палубы (К)



② Центральная часть средней палубы (L)

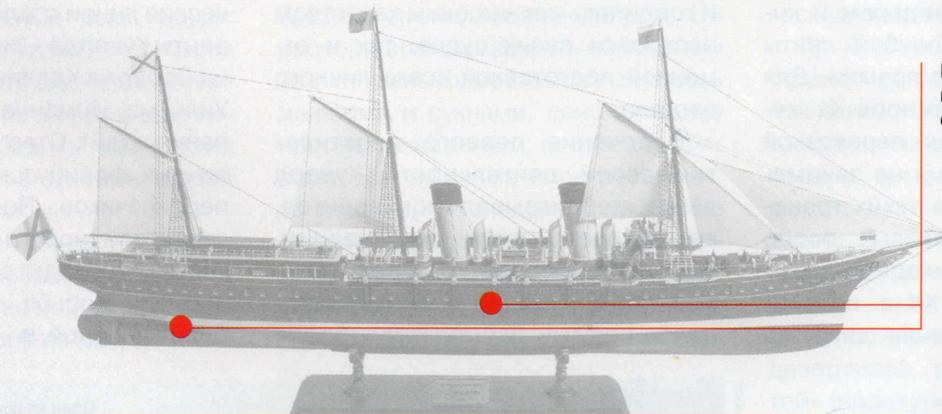
③ Шлюпбалка

④ Вентиляционная труба с дефлектором машинного отделения

ВАМ ПОТРЕБУЕТСЯ:

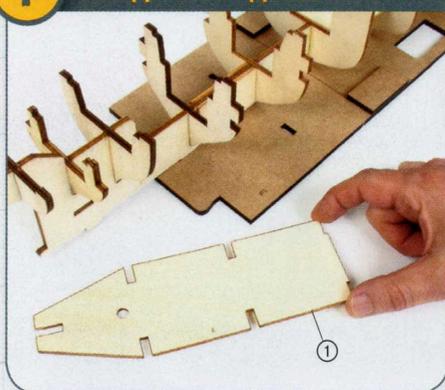
- Наждачная бумага (прилагается к выпуску 1)
- Быстросохнущий столярный клей (прилагается к выпуску 1)
- Маленькая кисточка для клея (прилагается к выпуску 1)

В руководстве по сборке соблюдается приведенная нумерация деталей.



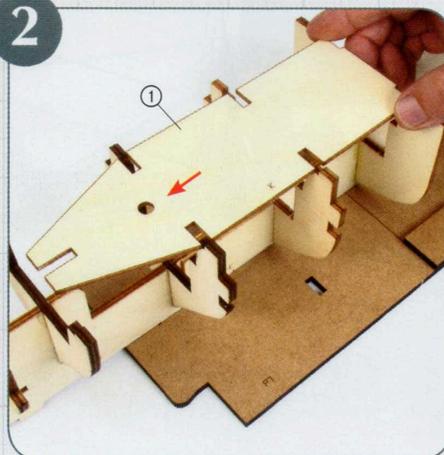
Кормовая часть нижней и центральная часть средней палубы

1 СОЕДИНЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ



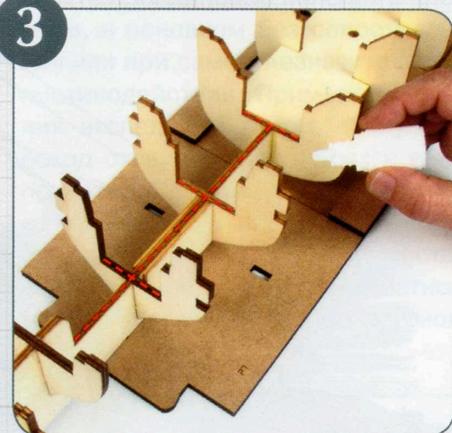
Достаньте рабочую подставку, собранную на предыдущих этапах сборки. Наждачной бумагой с мелким зерном обработайте кормовую часть нижней палубы К (деталь ①). Установите набор корпуса модели на рабочую подставку.

2

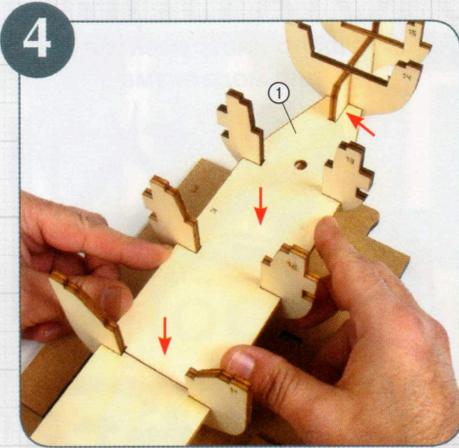


Кормовую часть нижней палубы К (деталь ①) разверните таким образом, чтобы отверстие для мачты располагалось ближе к корме.

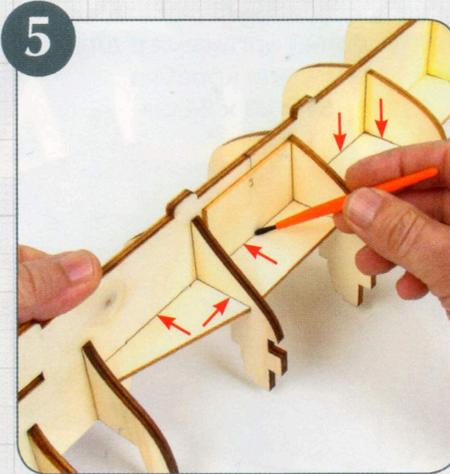
3



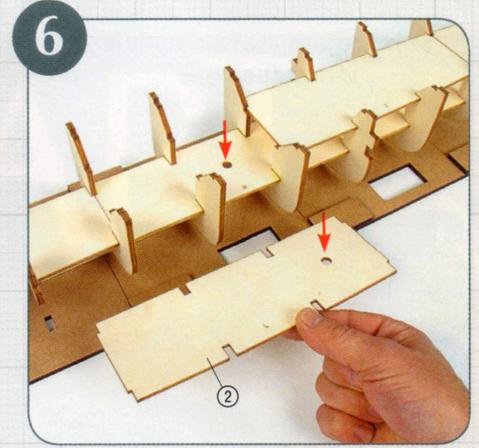
Нанесите быстросохнущий столярный клей на верхнюю грань киля и шпангоутов там, где на них будет опираться кормовая часть нижней палубы К (деталь ①), как это показано на рисунке.



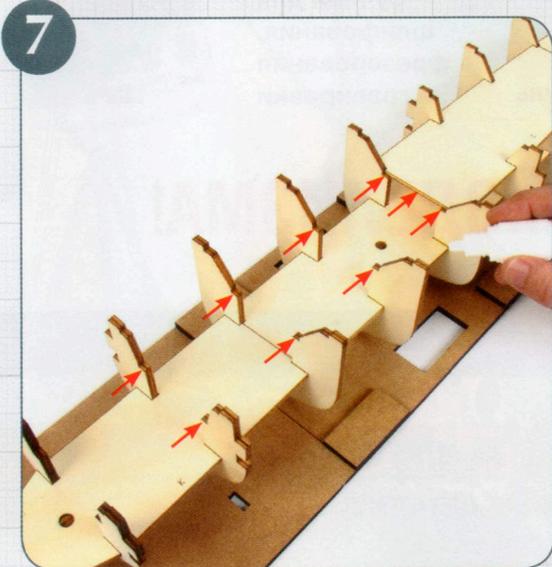
Вставьте кормовую часть нижней палубы на место так, чтобы ветви шпангоутов и ахтерштевень вошли в предназначенные для них пазы, прорезанные в кормовой части К (деталь ①) нижней палубы.



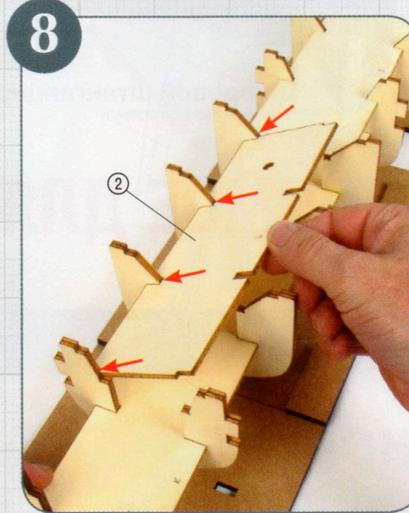
С помощью маленькой кисточки распределите излишки клея и подтеки клея вдоль всех мест соприкосновения деталей для их более прочного соединения.



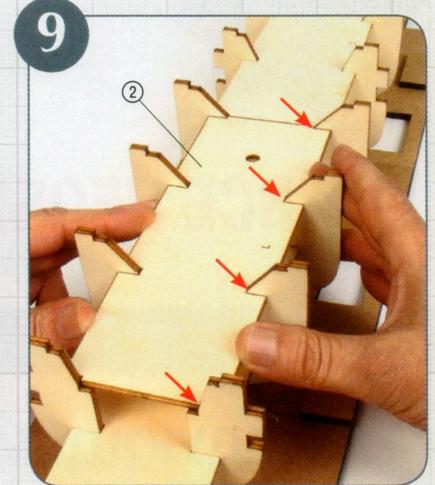
Наждачной бумагой с мелким зерном обработайте центральную часть средней палубы L (деталь ②). И разверните ее таким образом, чтобы отверстие в ней располагалось так же, как на соответствующей детали нижней палубы.



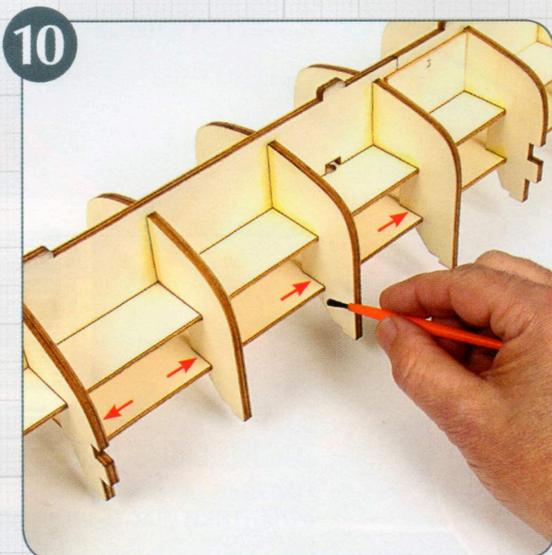
Нанесите быстросохнущий столярный клей на все выступы шпангоутов, на которые будет установлена центральная часть средней палубы.



Установите центральную часть средней палубы на место. Для этого вставьте ветви шпангоутов в прорези, предназначенные для них в центральной части средней палубы.



Теперь вставьте ветви шпангоутов другого борта в предназначенные для них прорези в центральной части средней палубы. Слегка надавите сверху на центральную часть средней палубы L (деталь ②) так, чтобы она плотно легла на все выступы шпангоутов.



Маленькой кисточкой распределите подтеки и излишки клея вдоль мест соприкосновения деталей для их более прочного соединения.



ИТОГИ ОЧЕРЕДНОГО ЭТАПА СБОРКИ

На рисунке изображены уже собранная часть набора корпуса и рабочая подставка. Уберите все неиспользованные материалы в место, обеспечивающее их сохранность, до последующих этапов сборки.



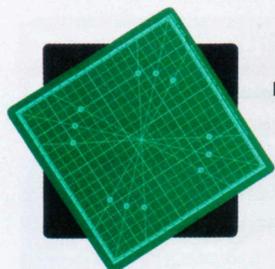
Очки моделиста с лупой и подсветкой



Рабочий органайзер для модели корабля
54 × 23 × 34 см



Набор инструментов для моделизма



Поворотный мат для резки
20 × 20 см



Цифровой штангенциркуль

Инструмент ручной для шлифования, фрезерования и гравировки



ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ МОДЕЛИЗМА!

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ
ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ:



ШАГ ЗА ШАГОМ

НОВЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ СБОРКИ



Кормовая часть средней палубы М



Планка 1 × 3 × 100 мм

Вельбот



ПОД АНАРЕВСКИМ ФЛАГОМ

ПОКОРЕНИЕ СИБИРИ (ЧАСТЬ II).
ФРЕГАТ «ШТАНДАРТ»



ЛЕГЕНДАРНЫЕ ЯХТЫ
ЯХТЫ САДДАМА ХУСЕЙНА



ИЗ ИСТОРИИ
МОРЕПЛАВАНИЯ

ГОЛУБАЯ ЛЕНТА
АТЛАНТИКИ (ЧАСТЬ III)

